UZUPEŁNIENIE LIPCOWE 1922 CENA 40 MKP.

Konto czekowe P. K. O. Warszawa 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo  miesięczne

Le navigateur polonais — The polish sailor

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Numer specjalny [7] | Lipiec 1922

106

ŻEGLARZ POLSKI

Uzupełnienie lipcowe poświęcone sportowi wodnemu.

(Następny numer ukaże się 28 lipca).

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. Warszawa 170044 rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250.—Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską. Prenumerata zagraniczna wynosi 1 dolar rocznie, względnie ekwiwalent w innej walucie.

Cena drobnych ogłoszeń 100 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Należy starannie przechowywać rocznik 1922 „Żeglarza Polskiego“, gdyż wydawnictwo posiada tylko ograniczoną ilość egzemplarzy na składzie.

Treść numeru:

Wydawca J. R. KLEJNOT *Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN.*

Od redakcji.

Odkładając omówienie spraw ogólno-żeglugowych do następnego numeru, który się ukaże 28 lipca, poświęcami to „uzupełnienie lipcowe“ sprawom sportu wodnego, który jeszcze zbyt mało ceniony jest w kraju. Na szczęście życie sportowe na wodach wewnętrznych Polski dźwiga się już z mroków zachwaczszenia i zdziczenia wojennego, zaś na morzu rozpoczyna dopiero swe istnienie. I oto będziemy szczególniej czuwali nad pomyślnym rozwojem naszego sportu na Bałtyku, gdyż jest to ostateczny cel każdego sportowca, wyjść z rzeki lub jeziora — na morze. Jak dla żeglarza Bałtyk jest sienią Oceanu, tak Wisła z dopływami i kanałami z nią połączonemi jest dla łodzi mniejszych arterją wprowadzającą na Bałtyk. Dzięki małym rozmiarom łodzi sportowych, żywioł wodny może być wykorzystany dla celów sportowych wewnąrz kraju w niektórych dziedzinach nawet lepiej niż na morzu, — jak naprzykład w wioślarstwie, — gdzie nawet anglicy odbywają regaty na rzekach, gdyż falowanie uniemożliwia zastosowanie na morzu najlżejszych i najszybszych łodzi rasowych. W sporcie małych żaglowców jeziora są dla popisów wyścigowych terenem lepszym niż przybrzeżne wody. Największe wyścigi żaglowe Niemiec odbywają się na jeziorach pod Berlinem i istnieje mnóstwo mistrzów tego sportu, którzy nie znają żeglugi morskiej. Pływanie również rozwija się wewnątrz kraju; w Niemczech dzisiejszych istnieje 200 tysięcy osób posiadających patent pływacki. Niesłychany sukses! Ogromre poparcie w razie kompletowania kadrów marynarzy, nie mówiąc już o fizycznem znaczeniu tego sportu.

Przytoczone tu fakty wskazują najdobitniej, że sport pływacki, wiosłowy i nawet żaglowy, a ten ostatni właściwie przekształca stopniowo sternika na typ marynarza, — **są możliwe i mogą się świetnie rozwijać wszędzie tam, gdzie jest jezioro, lub rzeka o niezbyt szybkiem prądzie.** My jednak wolimy się tłumaczyć, że nasze lądowe położenie zwalnia nas od obowiąsku rozwijać fizyczne sporty na wodzie. Tymczasem prócz niektórych części województw centralnych cały nasz kraj rozległy jest usiany jeziorami i przerznięty spokojnemi rzekami od pojezierza pomorskiego do podgórza Karpat, od dopływów prawych Odry do błotnistej wanny Prypeci i środkowego biegu Dźwiny Zachodniej. Warunki nasze dziś nie są odmienne od niemieckich i jeżeli natychmiast w Narodzie Polskim w związku z poczynającą wzrastać zamożnością nie objawi się zbiorowa wola do popierania i rozwijania sportów wodnych, — Rzeczpospolita dozna na tem już niebawem dotkliwych strat. **Czuwajmy nad przyszłością Państwa Polskiego na lądzie i na morzu!**

Wyścigi łodzi żaglowych motorowych w Gdyni 23 VII.

Wyścigi, zapowiedziane na 23 lipca niezawodnie wzbudzą zainteresowanie nietylko całego północnego Pomorza wraz z Wolnem Miastem, lecz i miłośników sportu wodnego z całej Rzeczypospolitej. Nie będą to wyścigi łodzi sportowych, zbudowanych specjalnie na ten cel, lecz będzie w nich udział przyjmować znaczna część naszej floty rybackiej, prowadzona przez rodaków naszych, mówiących narzeczem kaszubskiem i zdobywających na tych łodziach swój chleb codzienny. Liczne nagrody wyścigowe, wzorowa i ścisła organizacja wyścigów jako takowych, z wyznaczeniem i dokładną obsługą torowiska wodnego, a przedewszystkiem udział w komitecie organizacyjnym najzaszczytniej w pracy społecznej na wybrzeżu znanych osób, zaś w komisji kwalifikacyjnej i jury — licznego grona osób, pracujących fachowo na niwie żeglugi morskiej dają rękojmię tak wszechstronnej i obejmującej wszystkie stany i koła ludności nadbrzeżnej organizacji jak i najbezstronniejszej oceny wyników wyścigów.

Wobec powyższego spodziewać się należy wielkiego napływu gości w Gdyni w niedzielę 23-go lipca, jako w dzień wyścigów. Regaty rozpoczną się o godz. 1-ej i potrwają do wieczora, poczem odbędą się dla życzących podróże iluminowanemi łodziami i będą spalone ognie sztuczne na morzu. Zabawa zatem przeniesie się do sali Skwiercza i nowego kasyna „Riviera", gdzie się odbędą tańce.

Rodzaje statków przyjmujących udział w wyścigach.

W wyścigach przyjmują udział:

1. Łodzie wiosłowe statków wojennych polskich i prawdopodobnie francuskich, odwiedziny których w Gdyni w tym dniu się przewidują.
2. Kutry motorowo-żaglowe rybackie, przyjmą udział w wyścigach pod motorami, ale mogą brać udział i w wyścigach kutrów żaglowych, z wyłączonymi motorami.
3. Kutry żaglowe (posiadające całkowity pokład statki żaglowe).
4. Łodzie większe żaglowe, otwarte, lub półotwarte.
5. Mniejsze łodzie żaglowe.

Skład Komitetu organizacyjnego.

Członkowie Komitetu honorowego:

K. Porębski admirał, J. Haller generał, J. Chrzanowski dyr. dep. mar. handl., J. Brejski, wojewoda pomorski.

Prezes Komitetu. R. Stodolski inż., prezes gdyńskiego oddz. L. Ż. P. Sekretarz: J. Zupański, sekr. gdyńskiego oddz. L. Ż. P.

Członkowie Komitetu: Abraham Jan, Bielski Kazm., inżynier, Borowski M., admirał, Bramiński S., kapitan, Czerwiński K., pułk., Czerwińska Janina, Chmielewski St., starosta z Wejherowa, Dyrna Fr., komandor, Dytkiewicz W., starosta tczewski, Fischer, budowniczy statków rybackich, Garnurzewski Ant., dyrektor szkoły morskiej, Kaniewski Jan, dyr. Banku Handl., Kaczyński M., komandor ppor., Kapicki J., rybak, Klejnot-Turski J., redaktor „Żeglarza Polskiego", Kossuth R., inżynier, Leszczyński St., przemysłowiec, Leszczyński A., przemysłowiec, Lipski K., starosta pucki, Łowicki, ksiądz proboszcz, Meyer F., inż., kier. bud. portu w Gdyni, Meyer St., bud. portu w Gdyni, Mohuczy B., komandor por., Paneserwicz M., komandor, Pistel H., Radtke Jan, wójt, Reclaw L. prezes oddz. L. Ż. P., Sadowski J., komandor-ppor., Sławski K., doktor, członek Rady Portowej, Stankiewicz F., komandor-por., Stodolska K., Stanisławski M., Szmidt, kapitan mar., Szulc Kar., rybak, Szulc, Jan, rybak, Świnarski kpt. Świrski Jerzy, komandor, dowódca floty, Unrug J., szef sztabu dow. floty, Witkowski St., komandor, Władyka Antoni, Wojniłowicz Jan, Wesserling J., rybak, Wilke A., rybak, Zupański J., Zupańska M., przedstawiciel mar. handl. w Wejherowie, przedstawiciel mor. Urzędu rybackiego w Wejherowie, przedstawiciele tow. rybackich: Orłowa, Gdyni, Oksywji, Mechelinki, Rewy, Pucka, Wielkiej Wsi, Swarzewa, Kuźnicy, Jastarni, Boru, Helu, Chłapowa, Tupadła i Karwi.

Komisja kwalifikacjna i jury.

Bielski K., inżynier. Bramiński S., kapitan, Czerwiński K., płk., Dyrna Fr., komandor, Garnurzewski, A., dyr. szk. mor. w Tczewie, Fischer A., Kapicki J., rybak, Klejnot-Turski J., redaktor „Żeglarza Polskiego", Kossuth R., inż., Leszczyński St., przemysłowiec, Leszczyński A., przemysłowiec, Mohuczny B., komandor-p., Meyer F., inżynier, Stankiewicz Fr., komandor-p,. Stanisławski Mar., Stodolski Rajmund, inż., Szulc Karol, rybak, Szulc Jan, rybak, Świnarski, kapitan, Witkowski St., komandor, Wojniłowicz J., Wesserling J., rybak, Wilke A., rybak, przedstaw. Urzędu mar. handl. w Wejherowie, przedst. morsk. Urzędu rybackiego w Wejherowie.

Plan wyścigów.

O godzinie 1-ej po południu rozpoczną się wyścigi łodzi wiosłowych ze statków wojennych, przy prawdopodobnym udziale łodzi ze statków wojennych francuskich.

Torem dla tych wyścigów będzie linja prosta, cel będzie leżał na wysokości pomostu.

Przewidziane są regaty conajmniej trzech grup łodzi cztero- i dwuwiosłowych rozmaitego typu. Łodzie będą zaopatrzone w numera widoczne zdaleka.

Nagrody: 1 wędrowna nagroda dla załóg polskich statków wojennych: przedmiot srebrny artystycznej roboty, pozostanie przy okręcie łodzi, która wykaże najlepszy czas, aż do regat przyszłorocznych, kiedy będzie musiała ją bronić, jako mająca przechodzić do łodzi o nowym najlepszym czasie. Nagrody inne: cenne wydania książkowe.



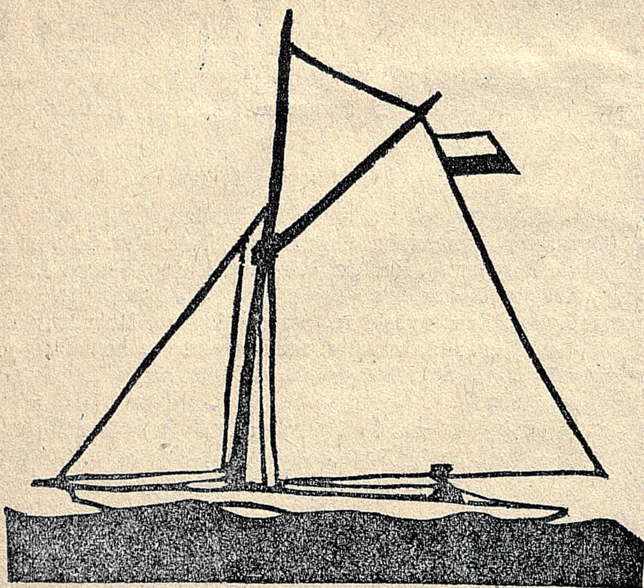
Wyścigi kutrów motorowych.

Kutry motorowe, zgłoszone do wyścigów będą podzielone na poszczególne kategorje z różnym mnożnikiem, wyliczonym z następujących danych: 1) długość, 2) szerokość, 3) średnie zanurzenie i 4) siła motoru, a mianowicie długość przez szerokość przez zanurzenie, podzielone przez siłę motoru w koniach maszynowych. W tym wzorze, w razie znacznych różnic w kształtach podwodnych będzie i ta osobliwość uwzględniona.

— Kutry staną w jednej linji między bojami i na dany znak przekroczą linję. Włączający śrubę przed sygnałem, chcący, czy nie chcący, traci natychmiast prawo udziału w wyścigach. Tor dla kutrów motorowych przedstawia obwód czworokątu boki którego: 1. Linja startu przy pomoście do łodzi na kotwicy 150 mtr. przed molo budującego się portu. 2. Łódź wspomniana, — łódź albo boja w morzu, około mili od brzegu. 3. Łódź w morzu — łódź na kotwicy nad brzegiem, naprzeciwko „Riwiery". 4. Łódź przed Riwierą — linja startu, która jest też linją mety.

Miejsca kutrów na linji startu zostaną wylosowane.

Nagrody w trzech grupach kutrów motorowych. I 60 tys., II 30 tys., III 10 tys., razem 9 nagród w sumie łącznie 300 tys. marek.



Wyścigi kutrów żaglowych.

Kutry czysto żaglowe, jak też kutry żaglowo-motorowe, ale wyłącznie pod żaglami z wyłączonemi i oplombowanemi motorami.

Startowanie w zależności od siły wiatru — w linji, lub czasowe, niejednoczesne.

Tor czworokąt, ten sam co w poprzedn. wyścigach, tylko morska boja (łódź) Nr. 3 bliżej brzegu, przez co cały bieg mniejszy w przybliżeniu o 1 milę morską (1852 metry).

Nagrody. I 40 tys., II 20 tys., III 10 tys.

Wyścigi dużych łodzi żaglowych.

Wielka łódź żaglowa różni się od kutra tem, że jest otwarta, lub półotwarta. Łodzie wielkości kutrów jednak do tej grupy włączone nie będą.

Tor jak w poprzedniej grupie z powrotem do startu.

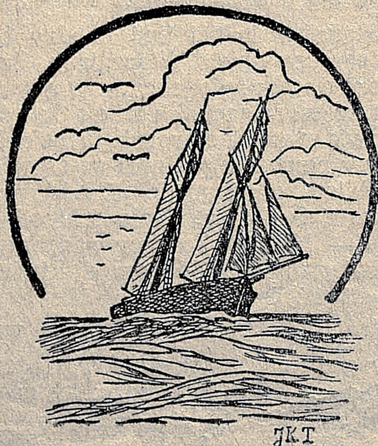
Nagrody: I 40 tys., II 20 tys., III 10 tys.

Wyścigi małych łodzi żaglowych.

Tor jeszcze nieco zmniejszony przez wciągnięcie łodzi Nr. 3 bliżej lądu. Długość całkowitego obwodu czworokąta — 1½ mili morskiej.

Nagrody I 30 tys., II 15 tys., III 5 tys.

Wszystkie żaglowce mogą rozwinąć tylko po 4 żagle najwyżej, a mianowicie 1. Główny (Gross), 2. Wiązak (Fock), 3. Dzióbak (Klüver) i 4. Wronę (Toppsegel). Dostawianie masztów w rufie, używanie dzióbaków balonowych (Ballonklüver) lub boczników (Leesegel) jest wzbronione.



Naruszenie przepisów, które powoduje stratę prawa do nagrody, a nawet wezwanie do opuszczenia toru.

1. Naruszenie prawideł drogi;
2. Dotknięcie cudzego statku;
3. Dotknięcie boji lub łodzi na kotwicy.
4. Użycie wiosła lub bosaku.
5. Użycie motoru przy żaglowym wyścigu;
6. Celowe stawianie się w drogę konkurentowi nie wypływające z własnego dążenia do celu.
7. Wyłamanie się z pod przepisów startowych.

Po ukończeniu wyścigów — rozdanie nagród w sali restauracji Skwiercza. Przy nastąpieniu ciemności ognie sztuczne na morzu, podróże ilumin. łodziami. Orkiestra mar. wojen. Tańce.

Latarnia na Helu.

— Latarnia ta powstała jeszcze za czasów polskich, staraniem Gdańszczan, gdyż miała ona wskazywać drogę okrętom, żeglującym do Gdańska. Prawdopodobnie powstała ona w XV wieku i początkowo składała się z otwartej wieży, na której, na długiej żerdzi zawieszony był na łańcuchu wielki „kosz ogniowy", do którego przez całą noc podkładano paliwa. Wiadomo, że w XVI wieku latarnią służyła wieża starego kościoła na Helu, na szczycie jej zbudowano platformę, pośrodku której paliły się potężne świece, poza któremi od strony lądowej wzniesiono ścianę obitą blachą mosiężną, — rodzaj reflektora. Wieża ta spaliła się w początkach wieku XVII. Już około roku 1670 stosowano jako paliwo węgiel kamienny, który dawał najsilniejsze podówczas światło, będąc zawieszony w „kotle wiszącym". Kocioł, oczywiście, musiał mieć liczne otwory i przy wietrze jaskrawość ognia była znaczna. 25 kwietnia 1678 Jan III Sobieski zwiedził latarnię, jako osobliwość godną widzenia, przybywając do osady drogą morską. Mimo licznych pożarów latarni zostawała ona szybko odbudowywaną za polskich czasów, gdyż ruch portowy Gdańska na taki wydatek zezwalał. Zaś po pożarze 1790 roku, gdy Pomorze już było w rękach Prus, latarnia nie istniała aż do roku 1827, kiedy to zaczęto budowę teraźniejszej latarni. Jest ona więc w swojej dzisiejszej postaci najstarszą i najsłabszą z wielkich latarni naszego wybrzeża. (Oksywie należy do latarni drugiego rzędu). Oczywiście aparat jest nowszy niż wieża i składa się z sześciu luster parabolicznych o średnicy 650 mm i 255 mm odległości od światła. Lustra się obracają dokoła nieruchomego ognia. Inne latarnie na naszym brzegu są przynajmniej w ostatniej przebudowie znacznie nowsze niż latarnia „Hel". Latarnia „Jastarnia", najbliższa pierwszej, zbudowana została w r. 1872; „Rozywie" stara wieża 1822, druga wieża 1874, „Nowy Port", nowa wieża i oświetlenie elektryczne tej latarni 1890. Najbliższa wschodniopruska latarnia w Kalbergu, letnisku Elbląga, położonem na mierzei Wiślanej, zbudowana w roku 1896.

W sprawie organizacji sportu żaglowego.

Trzecie lato upływa od chwili, gdy znowu, po latach zlewają szare fale Bałtyku stopy Wolnej Ziemi naszej. Zaraz w pierwszym roku odzyskania Morza napadnięto nas od wschodu i zaszachowano nas od strony naszego naturalnego na świat wyjścia — Gdańska. Nie mieliśmy wówczas możności uprawiać sporty, chociażby najpoważniejsze. Lecz czasy się zmieniają; niech kotłuje wulkan, który już, chwała Bogu, nie będzie miał siły wybuchnąć. Śpieszmy się, nie tracąc czasu, budować polskie życie, polski byt na naszym lądzie i na naszem morzu.

— Mamy piękny, miejscami wspaniały, a względnie nasz własny brzeg. Przy nim pas wód na odległość strzału armatniego. To też nasze własne; tu mamy wyjątkowe prawa: to nasze wody terytorjalne.

— Na tych wodach, jak i w latach niewoli, kołysze się dziś pełna nadziei na dalszy piękny rozwój nasza kaszubska flota rybacka. Tu stoją również, zwłaszcza

latem, nasze ćwiczebne okręty wojenne, tu bieżą żwawo od brzegu do brzegu zwinne i schludne statki naszej żeglugi małej pod polską i pod gdańską flagą... Nie mamy tylko żeglugi sportowej.

Dziś jeszcze możemy się nie wstydzić tej rażącej luki przed obcymi, gdyż mamy wiele okoliczności, tłómaczących i łagodzących, lecz wobec narodu i jego przyszłości musimy czuć już lekkie wyrzuty sumienia! Wszak dziś już bez żadnego niemal słusznego powodu nie mamy jeszcze **jachtów żaglowych**, tych prześlicznych olbrzymich mew, co obsługiwane przez kilku zwinnych sportowców, pędzą po szerokich falach morskich ku sąsiednim krajom, niosąc pozdrowienie swej ojczyzny przyjaciołom i wzbudzając uznanie nawet nieprzejednanych wrogów. Nie mamy jeszcze tych prześlicznych ptaków-łodzi, wytrzymujących burzę na otwartem morzu, a z obsługi swej czyniących **żelaznych ludzi;** tych prześlicznych narzędzi dla fizycznego zahartowania niektórych moralnych cech nowoczesnego Polaka.

— Biada nam, jeśli nie przyczynimy się zawczasu do rozwoju tego najpiękniejszego ze sportów! Bandera nasza, tylko wyjątkowo widziana w niektórych nielicznych portach sąsiednich państw, nie daje obcym wyobrażenia tego żywiołowego dążenia do wykorzystania morza, które już głęboko przenikać zaczyna wszystkie warstwy narodu naszego. Sportowcy niemieccy, żeglując na swych jachtach do Szwecji, Finlandji, Norwegji, plotą tam o nas smalone duby, przedstawiając nas jako nieświadomych swych celów zaborców, nie umiejących wyzyskać rzekomo uzyskany dostęp do morza. W innych krajach, jak w Danji, coprawda żaden sportowiec z Rzeszy nie tylko nie znajdzie posłuchu, ale i nie dozna za wiele gościnności duńskiej, jednak uprzytomnić sobie musimy, jak wiele się na tem traci, jeśli w takiej Danji nie ukazała się jeszcze nigdy i nigdzie na wodach portowych przepiękna flaga nasza, łopocąca w górnym rogu żagla wędrownego jachtu polskiego. Nie odrazu Kraków zbudowano i dalej jesteśmy od zachęcania nie wyrobionych sportsmenów natychmiast do dalszych ciężkich podróży, lecz raz jeden zacząć musimy, pomału, ale nie tracąc drogiego czasu.

— Jednych stać na koniki, na biżuterję, na cacka inne, — pożyteczne, lub niepożyteczne, — niech też zato innych stać będzie na rzecz o wiele ważniejszą: na udziały w jachtach, stanowiących wspólną własność grupy osób. Dziesięć do dwudziestu osób łącznie może nabyć z łatwością jacht żaglowy w cenie 50—200 tys. marek niemieckich. Na każdego współwłaściciela przypada 5—10 tys. marek niemieckich. Na to stać wielu, a kto czuje naprawdę zamiłowanie do morza i żeglugi, ten odmówi sobie w niejednej rzeczy, byleby przyczynić się do rozwoju sportowej bandery polskiej na morzu.

— Jachty o których mowa, w cenie 50—200 tys., wygodnie pomieszczając na noc 2 do 4 osób w kojach okrętowych, nie licząc chłopca okrętowego. Panowie, będący w liczbie, przypuśćmy, dwunastu, współwłaściciejami jednego jachtu, układają się między sobą co do kolejnego korzystania z niego.

Przychodzi to tem łatwiej, że czas, który może być udzielony żegludze sportowej u większości jest bardzo niedługi. Sposoby nabycia i wykorzystania jachtów się znajdą, byleby było szczere, nieprzeparte pragnienie do społecznego stworzenia nowej Polsce, a tak ważnej narodowo gałęzi sportu.

Świetnie zapisani w ostatniej dobie w sporcie piłki nożnej i wioślarstwa, dążyć musimy do tego, ażebyśmy byli wkrótce godnie reprezentowani w sporcie żaglowym na Bałtyku. Co do instruktorów i obsługi pomocniczej, to niema obawy — mamy ich; nie będą od pierwszej chwili żaglowały nasze jachty pod żadną inną, jak tylko pod polską komendą i nie uderzą nas na ich pokładzie innojęzyczne rozkazy. Z ufnością więc w ostateczną owocność naszej pracy, która będzie nam najlepszą nagrodą, przystąpmy do dzieła!

Sport pływacki.

Szkoła pływania w Tczewie.

Dwa kilometry poniżej Tczewa, na idealnie dobranem miejscu pomiędzy dwiema główkami, poza prądem i na głębokiej wodzie postawiona jest specjalna przystań Szkoły Morskiej dla nauki pływania, zaopatrzona we wszystkie niezbędne przyrządy i posiadająca rutynowanego instruktora. Podstawowy kurs pływania, do którego przystąpić mogą wszyscy, życzący pobrać naukę prawidłowego pływania, obejmuje następujący program. A. Zasadniczy sposób (a la brasse):

1 klasa. Wykonywanie poruszeń na pokładzie.
2 „ Wykonywanie poruszeń w wodzie.
3 „ 30 poruszeń na pasie w wodzie.
4 „ Pływanie zasadniczym sposobem w ciągu 15 minut.
5 „ To samo w ciągu 30 minut.
B. Skoki z trampoliny.
C. Pływanie nawznak.
D. Pływanie stojąc.
E. Pływanie w ciągu 15 minut w ubraniu, następnie rozebranie się w wodzie.
F. Ratowanie tonących i udzielenie pierwszej pomocy.

— Opłata dla uczących się pływać jest bardzo niska i wynosi za 1 lekcję 100 mk. Dla umiejących pływać warunki są jeszcze dogodniejsze.

Zwracamy usilnie uwagę na konieczność korzystania z tych pożytecznych kursów pływackich dla szerokich kół naszych sportowców i gimnastycznych towarzystw, jak Sokół, harcerze itp. Bez umiejętności pływania niema prawdziwego sokoła, niema i harcerza, gdyż powstaje cała dziedzina olbrzymia, w której jest on bezradny i musi w razie niebezpieczeństwa albo być tchórzem, albo niepotrzebnie się poświęcić i utonąć, nikogo przy tem nie ratując. Nauczyć się zupełnie prawidłowego pływania, zabezpieczającego długie trzymanie się, bez zmęczenia na wodzie można tylko w szkole pływania, gdyż pływanie jest sztuką, jak każda inna. Pozatem uczenie się samodzielne na prądzie może spowodować łatwo nieszczęście. Dlatego nawołujemy zdrowych młodych ludzi, czujących się tak dalece mężnymi, by doskonalić się fizycznie we wszystkich kierunkach, zapisywać się do tej szkoły. Spodziewamy się, że w krótkim czasie sport pływacki stanie wysoko na Pomorzu. W roku ubiegłym pływacy z tczewskiego oddziału L. Ż. P. przewieźli z zawodów pływackich w Grudziądzu o mistrzowstwo Pomorza dwie drugie nagrody. Miejmy nadzieję, że za przykładem Tczewa powstanie w najbliższym czasie szkoła pływania również w Gdyni.

Nadmienić wypada, że nowoczesna sztuka pływania ma w Polsce piękną kilkudziesięcioletnią tradycję, podczas gdy np. w Rosji podobne szkoły powstały dopiero przed wojną światową. Najsilniej rozwijał się ten sport na Wiśle. W Warszawie niegdyś br. Graffowie, Majewski, Kozłowski senior prowadzili specjalne szkoły pływania prywatne, które się utrzymywały z wynagrodzenia, pobieranego za naukę. Osoby te już dawno zmarły; młodsze pokolenie — br. Kozłowscy w Warszawie jeszcze nie zdołali ożywić na nowo zainteresowania się tym sportem. Nasze szybko rozwijające się pisma sportowe — w tym dziale świecą pustkami. Powojenna dezorganizacja sportu widocznie na tym dziale odbiła się najfatalniej. Liczne wypadki utonięcia w rzekach, pochodzące jedynie z braku, nie umiejętności nawet, ale wiedzy (nie należy się nigdy źle pływającym kąpać i bawić się w pływanie poniżej mielizn, ale zawsze tylko powyżej ich), odstręczają publiczność od wody, a przełożone i odpowiedzialne władze zmuszają do zupełnego zakazu kąpania się lub ograniczenia jego do miejsc, gdzie kurze po kolano! Nowy fatalny błąd, gdyż jest to naprawdę oddzielanie Polaków od przyrody, czyn nie mniej godny potępienia, niż zezwalanie niekulturalnej masowej kąpieli ludzi, nie rozumiejących zasad pływania, oraz ruchu wody w rzece i jego praw. Nie zakazujmy, lecz nauczajmy, a przedewszystkiem sprawdźmy i zorganizujmy prawidło-

chronne, ustalmy egzamin dla instruktorów, pomyślmy cokolwiek o kulturze pływania. Nie dajmy porosnąć chwastem przez przymusowe kąpanie się na żabich łachach naszej długiej tradycji szkół pływackich, której dalsze trwanie i rozwój jest koniecznością narodową i państwową.

Kronika marynarki światowej i budowy okrętów.

POLSKA.

Podróż „Kaszuby".

Parostatek dep. mar. handlowej „Kaszuba" (kapitan Wiśniewski) odpłynął 5-go lipca do Szwecji i Danji, mając na pokładzie akademicką wycieczkę oraz grono dziennikarzy, razem 63 osoby. Powrót statku nastąpić ma około 20 lipca. 7-go lipca statek przybył do Malmoe, skąd ma odpłynąć do Kopenhagi.

Pilność naprawy portu na Helu.

Komisja budżetowa Sejmu, jak wiadomo, uchwaliła pilność naprawy portu przy osadzie Hel w bież. roku. Od podania jednak tej pocieszającej wiadomości przez prasę upłynęło już dwa miesiące, a zachodnie molo portu helskiego nadal się rozpada; nie ulega wątpliwości, że o ile naprawa nie nastąpi przed jesienią, molo ulegnie jeszcze znacznie większemu zniszczeniu i koszta naprawy wzrosną kilkakrotnie. Już dzisiejsze potrzeby, przy zsuniętych z miejsca masywach przekraczają zeszłoroczną, o ileby naprawiono wówczas, — objętością potrzebnych robót, wprost niewspółmiernie! Są roboty, gdzie przewlekanie i oszczędzanie kredytów na później dać może fatalne skutki: jak gdybyśmy zwlekali z zamianą przetartej nici, na której się trzyma sznur pereł!

Ożywienie ruchu statków polskich na wybrzeżu.

Ruch polskich statków wzmógł się w maju w porównaniu z kwietniem z 2 statków z 456 tonn ładowności do 11 statków z 1486 tonn ładowności. W czerwcu ruch naszych statków osięgnął cyfrę 40 z 2400 tonn ładowności.

Kursy dla rybaków morskich organizowane przez T-wo Przyjaciół Rybaków Morskich.

W kwietniu rb. rozpoczęło swe prace Towarzystwo przyjaciół rybaków morskich z siedzibą w Wejherowie, mające na celu przyczynienia się do podniesienia wykształcenia zawodowego i ogólnego wśród rybaków morskich. Staraniem Towarzystwa rozpocznie się ok. 20 lipca rb. bardzo ważny i cenny dla rybaków morskich kurs przy Szkole Morskiej w Tczewie, który znalazł całkowite poparcie w ministerstwie przemysłu i handlu. Kurs ten, prócz uzupełnienia praktycznych wiadomości żeglarskich i zawodowych rybackich da szereg praktycznych wiadomości z motornictwa, oraz zawierać będzie naukę ogólnokształcących przedmiotów — religii, języka polskiego, historji Polski i rachunków. Podajemy niżej przepisy organizacyjne kursów, plan których przewiduje prowadzenie ich w następnych latach celem nadania uczestnikom wykształcenia, potrzebnego dla uzyskania dyplomu kapitana przybrzeżnej żeglugi i podkreślamy z uznaniem, iż Tow. Przyjac. R. P. zabezpieczyło stypendja dla najmniej zamożnych wśród przyszłych uczestników w kwocie pozwalającej całkowicie pokryć wydatki na utrzymanie ich podczas trwania kursu.

Poświęcenie przystani pływackiej w Tczewie.

W niedzielę, 9-go bm. o g. 1 popoł. odbyło się skromne poświęcenie przystani pływackiej, stojącej na Wiśle 1½ klm. poniżej Tczewa. Obecni z zaciekawieniem oglądali przystosowanie dwu promów postawionych na kotwicy dla celów nauki pływania. Liny zawieszone nad wodą, trampolina, łódź „Czajka", zawsze stojąca w pogotowiu, pierścienie ratunkowe, — mówiły obecnym, iż mają oni przed sobą przepisowo urządzoną szkołę pływania. Przystań należy do szkoły morskiej, lecz jest otwarta do ogólnego użytku osób, uczących się pływać, lub już umiejących wpływać, za bardzo niską opłatą.

Przepisy organizacyjne kursów nawigacyjnych dla rybaków przy Szkole Morskiej w Tczewie.

Zadaniem kursów, utrzymywanych przez Towarzystwo Przyjaciół Rybaków Morskich jest przygotowanie zawodowe uzdolnionych kapitanów przybrzeżnej żeglugi.

Normalnie kurs trwa 6 miesięcy, z których na rok bieżący przypadą dwa miesiące, od połowy lipca do połowy września, a w latach następnych 3 miesiące od połowy lipca do połowy października.

Na kursach wykłada się: 1) Religja. 2) Język polski. 3) Historja Polski. 4) Rachunki. 5) Żeglarstwo. 6) Geografja i locja. 7) Fizyka i geografja fizyczna, 8) Rybactwo. 9) Prawo morskie. 10) Hygiena zawodowa. Oprócz tego zajęcia praktyczne: 1) Z motornictwa 2) udzielania pierwszej pomocy i ratowania tonących, 3) nauki pływania.

Wstęp mają rybacy w wieku od lat 17 z przygotowaniem w zakresie szkoły lud., tj. umiejący pisać i czytać, oraz znający cztery główne zadania. W razie niemożności przedłożenia odpowiednich świadectw kandydaci muszą składać egzamin wstępny.

Kończący kursa po złożeniu państwowego egzaminu według ustalonego przez ministerstwo handlu i przem. programu i przedstawieniu świadectw o odbytej, po ukończonym 15 roku życia, 48-miesięcznej praktyce na dyplom kapitana przybrzeżnej żeglugi.

Kursami zarządza Dyrekcja Szkoły Morskiej w Tczewie. Słuchacze korzystają z urządzeń internatu i kuchni Szkoły Morskiej, utrzymują się jednak na koszt własny.

Przyjęcie nowych kandydatów do Szkoły Morskiej w Tczewie.

Egzamin wstępny do Szkoły Morskiej, który trwał od 26—30 czerwca, zakończył się przyjęciem na wydział nawigacyjny 20 uczni i na wydział mechaniczny 15 uczni. Ponieważ pozostało jeszcze 5 wolnych miejsc na wydziale mechanicznym, 24 lipca odbędzie się dodatkowy egzamin dla kandydatów na wydział mechaniczny. Podania przyjmuje do dnia 22 lipca kancelarja Szkoły.

Podróż „Lwowa".

Według otrzymanych wiadomości, „Lwów", który opuścił 3 czerwca Gdańsk, po 16-tygodniowej podróży szczęśliwie dotarł do celu swej podróży — Birkenhead, pobliżu Liverpool'u, na morzu Irlandzkiem. Podróż odbyła się przeważnie pod żaglami; zwyczajna w kanale La Manche mgła utrudniała żeglugę; przy przejściu z kanału, na cieśninie Georga, na oceanicznym odcinku, okręt szkolny walczył z bardzo burzliwym wiatrem. Obecnie „Lwów" znajduje się w drodze z Birkenhead do Sherbourga, skąd uda się w powrotną drogę ku brzegom ojczystym. Spodziewać się go należy w Gdańsku około 1 sierpnia.

Historja spuszczania „Columbusa".

Spuszczenie olbrzymiego parowca oceanicznego „Columbus" (Nr. 2) w połowie czerwca rb. ze stoczni Schichaua w Gdańsku nie udało się skandalicznie. Płozy i rusztowanie miały z powodu długiego okresu budowy mocno oschnąć; nieprawidłowo miały być również obliczone hamulce, które miały zapobiec zbyt szybkiemu zbieganiu kolosa z pochyłej powierzchni stoczni. Dość że otoczony tysiącznemi tłumami okręt, przy śpiewie patrjotycznych pieśni niemieckich i powie-

wającej starej monarchicznej flagi Rzeszy-Imperjum stanął jak zaczarowany, zaledwie dotknąwszy dolną częścią steru wody. Setki aparatów fotograficznych, które miały utrwalić tryumf idei mechanicznej, pod niedozwolonem ani w Rzeszy ani tem bardziej w Wolnem Mieście sztandarem pięści i bagnetu, musiały odbić obraz przestrogi i przypomnienia, że przychodzą czasy roboty niedbałej, i dalszych klęsk i niepowodzeń, o przyczynach których dopiero historja powie swoje prawdziwe słowo.

Przy tej sposobności nadmienić należy, że niepowodzenia ze spuszczaniem na wodę wielkich okrętów było ostatnio w Niemczech znacznie częstsze, niż w innych krajach. Przed samą wojną utknął w podobny sposób olbrzym-krążownik „Derfflinger". Nie przeszkadzało to prasie fachowej niemieckiej zawsze zręcznie omijać własne niepowodzenia w tej dziedzinie, natomiast podnosić cudze w drastyczny często sposób. Tak umieszczono nawet nie w perjodycznej prasie, lecz w książkach popularno-fachowych kilka zdjęć ilustracyjnych wywrócenia się włoskiego okrętu w Cagliari, bezpośrednio po spuszczeniu na wodę, z ironicznemi napisami: „przed spuszczeniem", „spuszczenie", i „po spuszczeniu". Nie szkodziłoby dać i do spuszczenia „Columbusa" napisy: „przed monarchicznym hałasem", i „po monarchicznym hałasie", z posunięciem się o parędziesiąt metrów... niżej.

Warto nadmienić, że jest to „Colubus" nr. 2, gdyż pierwszy został wydany za barbarzyństwa niem. łodzi podwodnych Anglji i pływa obecnie jako „Homeric". Demonstracyjność w nazwie i w użyciu starej bandery reakcyjnej Niemiec dziwnie się skojarzyły w danym razie z tem, co prawo morskie nie bez racji nazywa Siłą Wyższą — force major.....

Regaty żaglowe tegoroczne w Cannes.

(15 marca).

Międzynarodowe regaty francuskie przedstawiają dziś, jeszcze więcej niż niegdyś, zjawisko sportowe dla kontynentu europejskiego pierwszorzędnej wagi. Mimo że prasa niemiecka sportowa wciąż lamentuje z powodu niefachowości i niesprawiedliwości francuskiej, nie ulega kwestji, że organizacja wyścigów francuskich stoi bardzo wysoko, a „dziwaczne" warunki francuskie gwarantują zwycięstwo jachtom istotnie najlepszym. Zwykle wyścig jest rozłożony na kilka dni, a to dlatego, ze można budować jacht na słaby wiatr i na wiatr średni, a nawet dość mocny. Gdyby wyścigi odbyły się w jednym dniu, niemal wszystko by zależało od przypadku: jakiej siły był wiatr. To też widzimy że i w tegorocznych wyścigach w Cannes w klasie jachtów 6 m. 50 cm. długości w pierwszym i drugim dniu zwycięża jacht Rose Pompon (angielski), zaś w czwartym przebiega on do startu jako szósty.

— W klasie 6 m. 50 cm.-wych jachtów, prowadzonych przez amatorów jako pierwsze cztery przybiegają włoskie jachty: Eugenia, Ondina, Madama, Sylphea, po tych dopiero francuskie Marion i Arlette. Regaty obejmowały tylko klasy 6,50, 8,50 i 8 m. i specjalną klasę 8 m. i 6 m. 50 cm. Były to więc wyścigi jachtów małych.

Ukonstytuowanie się towarzystwa „Pierwszy Polski Klub Jachtowy Morski".

Odbył się szereg zebrań organizującego się pierwszego morskiego klubu jachtowego, którego żaglowe jachty niebawem pływać będą pod polską banderą na naszych wodach terytorjalnych. Sztandarem klubu ma być flaga wydłużona trójkątna z białą ręką, trzymającą miecz, na czerwonym tle, — godło naszych marynarzy z przed 350 laty. Posąg króla Zygmunta z wysokości ratusza gdańskiego dostrzeże na niebieskiej tafli morza znowuż swe piękne godło „armaty wodnej" na szczycie masztów małych żaglowców.

Statut nowego towarzystwa ulega w najbliższych dniach ostatecznemu zatwierdzeniu. Wpisowe będzie wynosiło 5 tys. mkp., wysokość składki rocznej jeszcze nie ustalona. Osoby, przystępujące do klubu jako właściciele lub współwłaściciele jachtów, wpisowego nie płacą.

Tymczasowy zarząd stanowią pp. J. Klejnot (Tczew), J. Tomaszewski (Gdańsk), J. Wojniłowicz (Wejherowo). Osoby, interesujące się sprawą nowego klubu i nabywaniem jachtów spółkami po 10—15 osób zechcą się nadal zgłaszać listownie pod adresem Tczew, ul. Hallera 17, „Żeglarz Polski". Przyjmują się zapisy na drugi jacht, przyczem wielkość udziałów wahać się będzie w granicach 40 do 100 tys. mk. polskich.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie		z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data			
28.7.	z Lubeki	do Rewla-Kotki-Viborga	20. 7.	Bürgermeister Eschenburg	dworzec nadwiślański	H. Lenczat & Co.
20.7.	„ Nowego Yorku	„ Rygi, Rewla, Helsingforsu	24. 7.	Rockawcy Park	„ „	„
17.7.	„ Lubeki	„ Helsingf.-Kotki-Viborga	20. 7.	Wiborg	„ „	„
15.7.	„ Rygi	„ Halandji	18. 7.	Mercator	Szkutowa Woda	Bergenske
20.7.	„ Rewla	„ Dublinu	24. 7.	Warszawa	„ „	„
20.7.	„ Lipawy	„ Nowego Yorku	21. 7.	Polonia	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
19.7.	„ Londynu	„ Lipawy	19. 7.	Baltanic	„ „	„
22.7.	„ Lipawy	„ Londynu	22. 7.	„	„ „	„
26.7.	„ Londynu	„ Lipawy	26. 7.	Baltriger	„ „	„
29.7.	„ Lipawy	„ Londynu	29. 7.	„	„ „	„
3.8.	„ „	„ Nowego Yorku	4. 8.	Estonia	„ „	„
17.8.	„ „	„ „ „	18. 8.	Lituania	„ „	„
18.7.	„ Hull	„ Hull	22. 7.	Orlando	dworz. nadwiśl.	Lines Agency Coy Ltd.
21.7.	„ Londynu	„ Londynu	25. 7.	Moskov	Nowy Port	„
24.7.	„ Bremerhaven	„ Lipawy	25. 7.	Möwe	Wisłoujście	Norddeutscher Lloyd
27.7.	„ Lipawy	„ Bremerhaven	27. 7.	„	dworz. nadwiśl.	„ „

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkanal — kanałem portowym. Red.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego, Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.